

Trafikksikkerhetsplan Flakstad kommune 2025 - 2029



Innhold

1 FORORD	3
2 KOMMUNESTYRETS VEDTAK	3
Historikk	4
Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet	4
4. Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet	5
4.1 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering	5
4.2 Nasjonal transportplan 2025 – 2036	5
4.2.1 Barnas transportplan	6
4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022 - 2025	6
4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet	7
4.4.1 Nordlands fylkeskommune, Handlingsplan for folkehelsearbeid 2018 – 2025	7
4.5 Regional transportplan Nordland 2022- 2033	7
Regional transportplan 2022-2033 ble vedtatt av fylkestinget juni 2022, og gjelder frem til 2033.	
Regional transportplan består av en strategisk del og et handlingsprogram	7
5.1 Trafikale utfordringer i kommunen	8
E10 – Flakstad	9
Vareid – Vikten – Fv7600.....	9
Skjelfjord – Nesland – Fv7592	10
Napp – Myrland – Fv7594	10
Fredvang – Krystad FV 7708	10
5.2 Analyse av ulykkene	11
5.3 Kostnad omfang av ulykker	11
6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I	12
6 Trafikksikker kommune	12
6.1 Målsetting.....	12
6.2 Strategi	13
7. Kommunale tiltak	13
Målene gjelder for år 2026 eller samlet for perioden 2022-2025.....	13
8. Økonomi	16
9. Evaluering, rullering.....	16
10. Innspill.	16
Sund.....	16
Fredvang.....	17

Ramberg	17
MÅL SOM ER OPPNÅDD I PERIODEN 2021 - 2024	17

1 FORORD

Kommunene har ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av det kommunale vegnettet. Som vegeier, har kommunen også et spesifikt ansvar for trafikksikkerhetstiltak på kommunale veger.

I henhold til folkehelseloven og plan- og bygningsloven har kommunen et generelt ansvar for å forebygge skader og ulykker lokalt. Kommunene har ansvar og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. De er store arbeidsgivere og kjøpere av transporttjenester. I tillegg er de eiere av barnehager og skoler.

Trafikksikkerhet handler om å kunne bevege seg trygt i sitt lokalmiljø, enten man er fotgjenger, syklist eller bilist – barn, ungdom eller voksen.

Trafikksikkerhetsplanen 2025 - 2029 vil danne videreføring av trafikksikkerhetsarbeidet i Flakstad kommune.

2 KOMMUNESTYRETS VEDTAK

Historikk

Flakstad kommune fikk sin første trafikksikkerhetsplan i 2001, og denne ble revidert og videreført frem til 2012 helt til revidering av siste gjeldende plan ikke ble gjennomført. Et resultat av dette er at Flakstad kommune har vært uten trafikksikkerhetsplan siden 2012. Planene har hatt som hovedfunksjon å være et styringsverktøy for et målrettet trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, og dette har ikke lyktes som følge av planens fravær de siste år.

Generelt i kommunen er det kort avstand fra rasutsatte områder og strandsonen. Dette byr på en viss bevegelse innenfor fareområder for skred da vegnettet flere plasser ligger kloss i bratte fjellpartier. Tryggere veger med hensyn til naturkatastrofer er en naturlig del av trafikksikkerhetsbildet i kommunen.

Under utarbeidelsen av kommunens trafikksikkerhetsplaner har samordning med overordnede planer, spesielt Nordland fylkes trafikksikkerhetsplan blitt betydelig vektlagt, for å sikre en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til lokalt nivå. Denne strategien vil bli videreført og forsterket, spesielt siden de nasjonale føringene er blitt tydeligere og mer konkrete, bl.a. gjennom Nasjonal transportplan, Stortingsmelding 40 og «Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg» 2022 – 2025.

I oktober 2023 ble det tegnet intensjonsavtale om å oppnå status som trafikksikker kommune mellom Nordland fylkeskommune /trafikksikkerhetsutvalget (NFTU) i samarbeid med Trygg Trafikk Trygg og Flakstad kommune.

4.september 2024, ble Flakstad kommune godkjent som trafikksikker kommune

Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhetsarbeidet i Flakstad kommune er forankret hos rådmannen, og ansvaret for prosessen med å utarbeide en ny trafikksikkerhetsplan for perioden 2021 – 2024 er tillagt teknisk enhet. For å forankre arbeidet hos rådmannen som helhet og å synliggjøre at alle kommunens sektorer må ta sin naturlige del av ansvaret er de ulike enhetslederne invitert til å kunne påvirke tiltak generelt og i sin sektor, samt vært høringspart før vedtak. Det er av avgjørende betydning for arbeidet at den enkelte sektorleder sørger for at egne tiltak i planen blir gjennomført.

Flakstad kommune sin trafikksikkerhetsplan bygger på de nasjonale og regionale planer som er utarbeidet. Dette har resultert i at mange av tiltakene i denne planen er en videreføring av nasjonale og fylkeskommunale forventninger til det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet; noe som sikrer en rød tråd i arbeidet, fra nasjonalt til kommunalt nivå.

4. Nasjonale og regionale føringer i trafikksikkerhetsarbeidet

4.1 Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering

Regjeringen legger til grunn at Norge er verdensledende innen trafikksikkerhet på veg, som følge av målrettet, tverrsektoriell, kunnskapsbasert og langsiktig innsats. Trafikkulykker utgjør likevel et betydelig samfunnsproblem, og omfanget av tapte liv er uakseptabelt. Trafikksikkerhet må derfor fortsatt ha høy prioritet, med nullvisjonen som et av hovedmålene for transportpolitikken.

Det vises til at mange av de enkle og mest effektive trafikksikkerhetstiltakene er tatt i bruk. Med et relativt lavt antall trafikkulykker blir ytterligere reduksjon i antallet drepte og hardt skadde stadig mer krevende og avhengig og felles innsats fra flere offentlige aktører. Hovedinnretningen på meldingen er derfor å belyse tverrsektorielle utfordringer og behov i trafikksikkerhetsarbeidet, og bidra til bedre overordnet forankring og økt samordning av den framtidige innsatsen.

I stortingsmeldingen presenterer regjeringen fem satsningsområder:

- Forankring av tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid på overordnet nivå
- Bedre utnyttelse av tilsyns- og kontrollinnsatsen
- Enklere tilgang og bedre utnyttelse av kunnskap fra ulykkes undersøkelser
- Retningslinjer for registrering av veitrafikkulykker og økt utveksling av skade- og ulykkes data
- Styrket samordning med FoU-innsatsen

Generelt vil regjeringen videreføre en bred tilnærming i trafikksikkerhetsarbeidet, en målrettet innsats mot de alvorligste ulykkestypene og en målrettet innsats mot risikogrupper. Det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet skal vektlegges.

4.2 Nasjonal transportplan 2025 – 2036

NTP 2025–2036 ble lagt fram av regjeringen Støre 22. mars 2024.

Det overordnede transportpolitiske måle er: «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem hele landet i 2025. Meld. St. (2023-2024) Nasjonal transportplan 2018-2029 nullvisjonen og legger opp til et nytt ambisiøst etappemål om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i 2030, Regjeringens mål

- Bedre mobilitet for mennesker og næringsliv i hele landet
- Sikre veger
- Risikoatferd i trafikken
- Spesielt utsatte grupper i trafikken
- Teknologi
- Tunge kjøretøy

E10 mellom Nappstraumen og Å skal sikres mot skred, vind og bølger og eksisterende trasé skal utbedres på utvalgte strekninger. I nasjonal transportplan (NTP) er E10 Nappstraumen–Å omtalt som et aktuelt skredsikringsprosjekt. Prosjektet omfatter sikring av 7 skredpunkter mot snøskred i Flakstad og Moskenes kommuner. I tillegg inngår utbedring av eksisterende veg.

I fremlagte NTP 2025-2026 er det satt en ramme på 1500 mill, med oppstart første periode av NTP

4.2.1 Barnas transportplan

Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder for første gang et eget kapittel om Barnas transportplan. Barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafiksikkert og tilpasset alle, og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov.

Regjeringen vil:

Gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter

Ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen

Prioritere en ramme på 500 mill. kroner i første seksårsperiode til tiltak som bedrer trafiksikkerheten for barn og unge, herunder etablere en tilskuddsordning for å stimulere til lokalt arbeid for trygge skoleveier og nærmiljøer

4.3 Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2022 - 2025

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022-2025 er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene og åtte storbykommuner. I tillegg har en rekke øvrige statlige aktører og interesseorganisasjoner gitt innspill til planen.

Ambisjonsnivået i NTP er høyt. Selv om både 2030 og 2050 ligger noen år fram i tid, vil trafiksikkerhetsarbeidet de nærmeste årene være helt avgjørende for om vi vil ha reelle muligheter for å få en utvikling i samsvar med ambisjonen. Tiltaksplanen skal gjelde for årene 2022-2025 og vise tiltak de ulike aktørene i trafiksikkerhetsarbeidet vil gjennomføre i fireårsperioden for å sikre at vi får en progresjon i samsvar med ambisjonen for 2030 og 2050 i NTP.

Tiltak innen trafikkopplæring i barnehagen

Tiltak innen trafikkopplæring i grunnskolen

Tiltak for trygg skolevei og skoleskyss

Tiltak for systematisk trafiksikkerhetsarbeid i barnehager og skoler

Tiltak rettet mot ungdom og unge førere

Tiltak rettet mot motorsykkel- og mopedførere

Tiltak for fysisk tilrettelegging for gående og syklende

4.4 Folkehelse og trafikksikkerhet

Trafikkulykker vurderes som et betydelig folkehelseproblem på tross av en markant reduksjon av antallet alvorlige trafikkulykker siden 1970. Det er spesielt for unge mennesker at trafikkulykker utgjør en viktig årsak til tidlig død, helsetap og redusert livskvalitet. Regjeringen vil i tråd med Meld. ST. 19 (2018-2019) Folkehelsemeldingen mestring og muligheter, forsterke det tverrsektorielle samarbeidet for å forebygge ulykker. Det er viktig at kommunen innlemmer det ulykkesforebyggende arbeidet generelt, og trafikksikkerhetsarbeidet spesielt i sitt folkehelsearbeid

4.4.1 Nordlands fylkeskommune, Handlingsplan for folkehelsearbeid 2018 – 2025

Kilder til livskvalitet – Regional folkehelseplan Nordland 2018–2025 er en felles plattform for lokalt og regionalt folkehelsearbeid i Nordland. Utjevning av sosiale helseforskjeller er førende og grunnleggende for planen. Befolkningens helse og livskvalitet og en rettferdig fordeling av dette er avgjørende for bærekraften i et samfunn. Sosial bærekraft handler om gode levekår, reduksjon av sosiale forskjeller, fattigdoms-bekjempelse, integrering, tilgjengelige og gode tjenester og trygge og trivelige nærmiljøer.

4.5 Regional transportplan Nordland 2022- 2033

Regional transportplan 2022-2033 ble vedtatt av fylkestinget juni 2022, og gjelder frem til 2033. Regional transportplan består av en strategisk del og et handlingsprogram

Ulykkesbildet i Nordland er sammensatt og det vil forekomme svingninger i ulykkestall fra år til år. Den dominerende ulykkestypen på fylkesvegene i Nordland er utforkjøringer, deretter kommer møteulykker og ulykker som involverer myke trafikanter. Nasjonalt har man en nullvisjon om ingen drepte og hardt skadde i trafikken innen 2050. Nordland fylkeskommune skal gjøre sin del av arbeidet for å nå visjonen og har forpliktet seg til å følge Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg. Det er totalt 19 tiltak som omfatter fylkeskommunes ansvar

Det holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeidet skal styrkes i planperioden, spesielt rettet mot barn, unge og særskilt risikoutsatte grupper. Nordland fylkeskommune vil styrke det tverrsektorielle trafikksikkerhetsarbeidet, i tråd med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg og Barnas transportplan. Blant annet skal det i samarbeid med Trygg Trafikk arbeides for at flere kommuner etablerer flere trafikksikre skoler og Hjertesoner. En Hjertesone vil si en sone rundt skolen hvor det er fokus på trafikksikkerhet, hvor målet er begrenset biltrafikk og at minst 80 prosent av skolebarna går eller sykler.

5.1 Trafikale utfordringer i kommunen

Turistsesongen har de siste årene blitt utvidet til også å omfatte vinterhalvåret i mye større grad. Tilreisende leier ofte biler og legger ut på vinterføre uten å nødvendigvis inneha tilstrekkelig erfaring eller kunnskap om forholdene man møter på vegene i Lofoten. Erfaring tilsier at usikre sjåfører gjerne kjører sakte og plasserer seg midt i veien der det ikke er midtstripe – som utgjør en større del av vegnettet i kommunen. Slik kjøring skaper kø, og kan føre til uheldige trafikale situasjoner. Bilister med lav hastighet og uheldig plassering i vegen skjer gjerne i forbindelse med at naturen drar fokuset bort fra kjøringen, eller at kjøreforholdene er krevende. Ved glatt føre forekommer det jevnlig utforkjøring, men statistikk på dette er ikke innhentet. Disse utforkjøringene skjer som regel uten større skadeomfang da hastigheten som regel er lav som følge av krevende kjøreforhold. på sommerhalvåret har trafikken økt betraktelig både av bobiler, busser, syklende og gående. Store biler og busser og smale veger har blitt svært problematisk. Flakstad kommune har blitt en «Instagram» kommune, hvor kjente motiver er markert på google maps. og tilreisende har en tendens til å stoppe – også midt i kjørebane eller i motsatt kjørefelt, for å ta de rette bildene.

Kommunen hadde vært tjent med bedre tilrettelegging på de mest populære uoffisielle stoppestedene, og det spesielt langs E10. Utkjørsler og møteplasser har blitt til «campingplasser» Dette skaper mange farlige situasjoner, heldigvis flere trafikkuhell enn trafikkulykker. Dette gjelder både sommer som vinter. I Kilanfjellet er det skiltet med rasfare og «stans forbudt», men det er allikevel flere veglommer som benyttes som stoppested/camping. Her er vegen smal og svingete, og fartsgrensen er satt til 80 km/t. Det er ikke en ønskelig utvikling at veglommer langs E10 skaper økt trafikk av myke trafikanter.

En annen problemstilling ved de store trafikkmengdene er at naturlige hvilesteder for yrkessjåfører periodevis kan være opptatt. Dette kan resultere i at lovpålagte hviletider blir vanskeligere å opprettholde. Ca 10% av trafikken gjennom Flakstad er tungtransport, og en tilrettelegging for å ivareta en trygg og sikker arbeidshverdag for yrkessjåfører vil ha en klart positiv effekt. Ved arbeidet med ny E10, vil dette være et relevant tema å fremme. I påvente av at tilrettelagte døgnhvileplasser blir utbedret langs riksvegnettet er rasteplasser en midlertidig løsning i Flakstad kommune.

Det er ikke registrert en eneste forbikjøringsstrekning i Vegvesenets database for E10 i Flakstad kommune. Det er ikke innhentet statistikk, men erfaring tilsier at en større andel førere som ikke holder fartsgrensen, ikke stopper opp eller slipper trafikk forbi på en forsvarlig måte, og det kan frembringe farlige situasjoner.

På Fredvang det er et kjent fenomen at turister parkerer langs veg og i veglommer som ikke er ment til parkering. Dette har ført til at fastboende blir parkert inne på egen eiendom, at man ikke kommer seg fra sted til sted, samt at skaper mange trafikkfarlige situasjoner. I verste fall hindrer slik villparkering hindre nødetater med å utføre sine oppdrag. Nasjonalparken tiltrekker seg store mengder turister, og det jobbes med en helhetlig besøksforvaltning hvor

denne problematikken står sentralt. I 2023 var det registrert 63 000 besøkende til nasjonalparken, og da blir det dårlig med parkeringsplasser. I Torsfjorden og på Yttersand er det skiltet og merket opp parkeringsfelt. Dette er første året med oppmerking i Torsfjorden og det har funket veldig bra. Yttersand er også et populært sted å parkere, hvor det heller ikke er tilrettelagt for større trafikk. Ved at det er fullt her, er det umulig for utrykningskjøretøyer, skolebusser, søppelbil og annen tungtrafikk, å få snudd her.

Det er generelt dårlig tilrettelagt for myke trafikanter langs E10, fylkesveg og kommunal veg. Bebyggelsen i kommunen er spredd, og avstandene ofte store. En tilrettelegging for myke trafikanter i form av sammenhengende gang og sykkelveg vil bidra til at avstandene fremstår som mindre, og dermed knytter bygdene i kommunen mer sammen. Barn, unge og eldre kan bevege seg lettere og tryggere mellom steder, uten å være avhengig av skyss eller være utsatt for fare i vegbanen. At gang- og sykkelvei mellom Jusnes og Flakstad barne- og ungdomsskole er ferdigstilt er ett stort pluss, og det er selvfølgelig ønskelig å få på plass på flere strekninger i kommunen.

Et problem ved ras og skred i kommunen er at det stort sett bare er en tilkomstveg til bygdene rundt omkring i kommunen. Dersom en veg fysisk stenges som følge av ras eller lignende, vil dette skape en isolerende effekt for de som befinner seg/er bosatt på endepunktet. Det nevnes spesielt Vikten, Myrland, Nusfjord og Nesland (som riktig nok ikke har fastboende).

Nå er arbeidet med sikring i gang på Viktenveien, og Myrlandsveien er ute på anbud.

E10 – Flakstad

E10 mellom Nappstraumen og Å skal sikres mot skred, vind og bølger og eksisterende trasé skal utbedres på utvalgte strekninger.

I nasjonal transportplan (NTP) er E10 Nappstraumen–Å omtalt som et aktuelt skredsikringsprosjekt. Prosjektet omfatter sikring av 7 skredpunkter mot snøskred i Flakstad og Moskenes kommuner. I tillegg inngår utbedring av eksisterende veg.

I fremlagt NTP 2025–2033 er det satt en ramme på 1 500 mill med oppstart sent i første 6 års-periode. Byggestart kan bli i 2026/2027.

Vareid – Vikten – Fv7600

Vegen til Vikten er svært rasutsatt. Det er registrert 8 hendelser i perioden 01.01.22 – 24.08.24. I tre av disse hendelsene, ble veien til Vikten stengt..

Nå er arbeidet med sikring i gang på Viktenveien,

Fv7600 er eneste forbindelse til Vikten, og dersom det går ras her som fysisk hindrer trafikk, eller at forholdene medbringer stor fare for skred, er Vikten uten vegforbindelse

Skjelfjord – Nesland – Fv7592

Skjelfjord ligger langs Fv 7592 og strekker seg videre forbi Ytre Skjelfjord mot Nesland. Vegen ligger kloss i strandlinjen hele veien, med bratte fjellpartier på andre siden. Her er det hovedsakelig snøskredhendelser som forekommer. Vegen ut til Nesland er vinterstengt. Dette lar seg gjøre da det ikke er noen fastboende der. Tidvis er det allikevel nødvendig for at eiere må se til eiendommene sine. Det forekommer derfor en viss trafikk ut de Det er ikke registrert stengte veger de siste 5 år som følge av ras eller andre naturkrefter.

Napp – Myrland – Fv7594

Veien til Myrland er svært rasutsatt. I tidsrommet 01.01.22 til 28.08.24 var det 33 hendelser på strekningen, fordelt på steinsprang, snø-og steinras. 12 av disse medførte til stengt vei.

Fv7594 er eneste forbindelse til Myrland, og dersom det går ras her som fysisk hindrer trafikk, eller at forholdene medbringer stor fare for skred, Myrland uten vegforbindelse. Her ligger tiltaket ute på anbud

Fredvang – Krystad FV 7708

Vegen fra Fredvang ut mot Krystad er smal, svingete og vegstandarden står ikke i stil med trafikkmengden. Selfjord, Krystad, Bergland, Torsfjord og ellers hvor det er plass til en bil langs FV7708 er populære stoppesteder for tilreisende som ønsker å bevege seg inn i nasjonalparken.

Det er med jevne mellomrom oppsatte skilt som sier at parkering er forbudt, men dette ikke blir respektert i så stor grad man skulle ønske. Dette skaper til tider kaotiske forhold og en høy andel myke trafikanter i vegbanen.

Fra Bergland mot Krystad er det 80 km/t, noe som burde vurderes nedsatt mht mengde trafikk – både bilister, syklist og fotgjengere. Kommunen har hatt kontakt med NKF om fartsgrense, men siden det få avkjørsler, er svaret fra dem på dags dato, negativt. Det jobbes med besøksforvaltning som tar for seg denne problematikken, og man prøver å tilrettelegge ved å bruke parkeringsplassen ved gamle skolen på Fredvang, og derfra gi et tilbud som frakter turister inn til innfallsportene til nasjonalparken. Ved å stoppe biltrafikken tidlig, vil man også unngå mulig konflikt mellom myke trafikanter og kjøretøy i større grad. En konsekvens av villparkering på så smale veger kan i verste fall hindre nødetater i å utføre sitt arbeid. Trafikksikkerhetstiltak langs denne vegen går ikke bare på trafikal sikkerhet, men også sikkerheten til de som bor eller har fritidsbolig på Krystad og i Selfjorden.

Det gjennomføres et prøveprosjekt i Torsfjord i 2021, hvor parkeringen som benyttes stenges fysisk i en tidsbegrenset periode i turistsesongen. Prosjektet vurderes fortløpende underveis, og effekten vurderes ved slutførelse..

Å stenge i Torsfjorden , hadde ingen god effekt, da det fortsatt ble parkert i området. I 2024 utvidet NFK parkeringsplassen i Torsfjorden i form av å fjerne en del steiner. Det ble skiltet for HC-parkering samt lagt oppmerkede plasser. Det har fungert over

all forventning. I den grad det har vært feilparkert der, så er det hc-plasser som ikke blir respektert. Ellers er det mulighet å gjøre enkle grep, som å fylle på pukk og grus, på flere steder mellom Torsfjorden og krysset til Selfjord og Krystad.

5.2 Analyse av ulykkene

I RTP 2018-2029 for Nordland er det satt et mål at antall drepte og hardt skadde i 2024 maksimalt skal være 26 stk. Følgende tall i Flakstad i perioden 2020 -2023

Statistikken for de siste 5 år, viser at det fremdeles er et stykke å gå for å nå nullvisjonen i Flakstad kommune. I RTP 2018-2029 for Nordland er det satt et mål at antall drepte og hardt skadde i 2024 maksimalt skal være 26 stk. Av bilulykkene i Flakstad ser en at ulykkene som fører til død eller alvorlige personskader har gått ned.

Ulykkesstatistikk i Flakstad 2020 - 2023

Årstall	Dødsulykke	Ulykke med hardt skadde	Ulykke med lettere skadd	Sum
2020	0	1	0	1
2021	0	0	0	0
2022	0	0	0	0
2023	0	0	3	3

Det er en positiv trend hvor antall alvorlig skadde i trafikkulykker har sunket de siste årene, det samme med antall ulykker.

Man ser at den største andelen av ulykker i kommunen skjer mellom møtende trafikk og utforkjøringer. 50% av ulykkene er utforkjøring med enslig kjøretøy. Tallene sier ikke noe om bakgrunnen for ulykkene, men kan være en indikator på at vegene ikke er dimensjonert for den årlige ÅDT eller at hastigheten er for høy.

At ca 80% av ulykkene de siste 5 år skjer som utforkjøring eller i forbindelse med motgående trafikk er en god indikator på at det er forbedringspotensialer for vegnettet. Det kan ha en sammenheng med at størstedelen av vegnettet på E10 ikke har midtstripe eller trygge forbikjøringsmuligheter.

Det forekommer oftest ulykker på E10, noe som har en naturlig sammenheng med trafikkmengde

5.3 Kostnad omfang av ulykker

Beregninger viser at trafikkulykkene koster samfunnet rundt 20 mrd. kroner hvert år. Vi ønsker alle å være trygge i trafikken, men fortsatt er det slik at noen ganger går det galt. Altfor mange blir hardt skadd eller mister livet i trafikken hvert eneste år.

I denne statistikken er det en betydelig andel av ulykker med mindre skadeomfang som ikke er registrert, og man kan dermed gå ut ifra at tallet er en del høyere. Det tyder på at utbedringer av vegnettet og en bedre trafikksikkerhet kan frigjøre store summer for det norske samfunnet.

6. MÅL OG STRATEGI FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I

6 Trafikksikker kommune

Etter vegtrafikklovens § 40a har fylkeskommunen et ansvar for å tilrå og å samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket. En viktig oppgave i denne sammenheng er å påvirke og stimulere kommunene til å arbeide målrettet og helhetlig med trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er mange lover og forskrifter som direkte eller indirekte omtaler kommunens ansvar for ulykkesforebygging, folkehelsearbeid og trafikksikkerhet. Kommunen er pålagt et ansvar bl.a. som vegeier, som eier av skole og barnehager, stor arbeidsgiver og kjøper av transporttjenester.

For å ivareta denne helhetstenkningen er det utarbeidet kriterier og sjekklister som skal være et verktøy for å kvalitetssikre kommunens trafikksikkerhetsarbeid. Flakstad kommune har satt seg som mål å oppfylle alle kriteriene og gjennom en fylkeskommunal godkjenningsordning bli erklært som «Trafikksikker kommune» innen utgangen av planperioden.

I oktober 2023 ble det tegnet intensjonsavtale om å oppnå status som trafikksikker kommune mellom Nordland fylkeskommune /trafikksikkerhetsutvalget (NFTU) i samarbeid med Trygg Trafikk Trygg og Flakstad kommune.

Alle sektorer jobbet godt og leverte årshjul og trafikksikkerhetsplaner, og 4.september 2024, ble Flakstad kommune godkjent som trafikksikker kommune.

Å være godkjent som trafikksikker kommune handler om at kommunen jobber systematisk med trafikksikkerhet. Vi ser at der kommunen har trafikksikkerhet på agendaen, går ulykkesstatistikken ned blant de ansatte. Det handler om å jobbe langsiktig,

6.1 Målsetting

I perioden 2025-2029 skal det ikke være noen drepte eller alvorlig skadde i trafikken i Flakstad kommune. Dette er i tråd med den utviklingen vi har sett i kommunen de fem siste årene med noen få, men alvorlige unntak.

Trafikksikkerhetsplanen skal være styrende for arbeidet med å legge til rette og skape et vidt samarbeid med trafikksikring i kommunen.

Trafikksikkerhetsarbeidet skal være særlig rettet mot atferd og holdninger i trafikkbildet. Å jobbe forebyggende vil være viktig for en helhetlig og positiv utvikling av et trygt og velfungerende trafikkbilde.

6.2 Strategi

I Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er det satt opp en rekke tilstandsmål formulert som måltall. For å nå disse målene må det iverksettes tiltak.

- Økt andel bruk av bilbelte, refleks, bakovervendt barnesikring, sykkelhjelmer.
- Redusere andelen av bilister som overskrider fartsgrensene.
- Arbeide målrettet for at flere går og sykler til skolen.
- Alle skoler er godkjent som trafikksikre skoler.
- Alle barnehager er godkjent som trafikksikre barnehager
- Kommunen er godkjent som trafikksikker kommune

7. Kommunale tiltak

I den Nasjonale tiltaksplanen (2022 -2025) er det satt mål for tilstandsutvikling innenfor områder der tilstandsendringer er av vesentlig betydning for utviklingen i antall drepte og hardt skadde.

Trafikksikkerhetsarbeidet skal fortsatt bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Det er et målmaksimalt skal være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.

Målene gjelder for år 2026 eller samlet for perioden 2022-2025.

En oversikt over tilstandsmålene er vist i dette kapittelet har kommunen tatt utgangspunkt i den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet, og fulgt opp 9 av de 13 innsatsområdene og prioritert disse i planperioden. Forebyggende tiltak er koblet direkte til innsatsområder, hvor de ansvarlige for å gjennomføre tiltak er presisert for en effektiv oppfølging av planen. Flere innsatsområder blir indirekte fulgt opp i tiltaksplan for fysiske tiltak. De fleste av disse tiltakene berører vegarealer som Flakstad kommune ikke forvalter, og kommunen må derfor jobbe systematisk opp imot Fylkeskommunen og Statens Vegvesen for å få gjennomslag for de nødvendige trafikksikkerhetstiltakene som ønskes.

	Tiltak	Ansvarlig
Fart	Kommunen som arbeidsgiver skal påvirke sine ansatte i tjeneste til å opptre med minst mulig risiko i trafikken Kommunen skal ha utarbeidet retningslinjer for tjenestereiser og forankre den i alle sektorer Trafikksikkerhet skal være årlig tema i AMU	Avd.leder Rådmann AMU
Rus	Kommunen skal arbeide aktivt for å forhindre at ansatte er påvirket av legale eller illegale rusmidler	Rådmann
Barn	Barnehager og skoler skal i samarbeid med foresatte ha fokus på trafikksikkerhet og forebygging av ulykker Kommunen skal gjøre vurderinger av særlig farlig skolevei. Kommunen skal arbeide for Hjertesone – trafikksikker sone rundt skolene, og begrense muligheten til å kjøre inn på skoleområdet Kommunen skal legge til rette for at flere kan gå og sykle til skolen Kommunale og private barnehager skal være godkjente som Trafikksikker barnehage. Skolene skal være godkjente som Trafikksikker skole Skolene skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål. Kommunen skal sørge for at ansatte i barnehage og skole har kompetanse for å gjennomføre god trafikkopplæring. Kommunen skal stimulerer lag og foreninger til å innarbeide retningslinjer for transport i sin virksomhet	Avd.leder Rådmann Rådmann Rådmann Avd.leder Rådmann Rektor Rådmann Rådmann
Ungdom og unge førere	Kommunen skal sørge for at alle ungdomsskolene har nødvendig kompetanse for å tilby valgfaget trafikk Kommunen skal tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfaget trafikk på ungdomstrinnet	Rektor Rektor
Eldre trafikanter/ Trafikanter med funksjonsnedsettelse	Kommunen skal legge til grunn universell utforming ved fysiske tiltak som veger og gangfelt for å ivareta eldre trafikanter og trafikanter med funksjonsnedsettelse Kommunen skal legge til rette for at eldre trafikanter får oppfriskningskurs 65+	Rådmann Rådmann
Bilbelte	Kommunen skal alltid velge busser med 3-punktseler Helsestasjonen skal ha økt fokus på temaet barn i bil, spesielt det at barna skal sitte sikret bakovervendte til dem er 4 år. Kommunen skal gjennom både kommunale og private barnehagene gjør tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil. Kommunen skal gjennom barnehagene gjøre tiltak for å øke fokus på sikring av barn i bil (materiell og kampanjer fra Trygg Trafikk)	Rådmann Helsestasjon Rådmann Helsestasjon
Gående /syklende	Helsestasjon, barnehagene og skolene skal årlig fokusere på viktigheten av å bruke verneutstyr som sykkelhjelm og refleks	
Kjøretøyteknologi	Kommunen skal i anbudsreglementet, ved kjøp/leasing, legge inn krav om automatisk nødbrems, feltskiftevarsler og for	Avd.leder
Systematisk TS-arbeid	Kommunen skal være godkjent som trafikksikker kommune Kommunen skal ha ett system for registreringer av saker til TSU	Rådmann Formannskapet

Kommunen som vegeier råder over en liten del av det totale vegnettet i kommunen. De me

Kommunen som vegeier råder over en liten del av det totale vegnettet i kommunen. De mest trafikkerte vegene i kommune forvaltes av SVV og NFK, og er dermed der det er størst behov for tiltak. Fysiske tiltak er delt opp i to lister der det synliggjøres hvem som har ansvar for hvilke veger og tiltak. Det som er vurdert til prioritert 1 er tiltak som er viktig for bosetting og tilrettelegging for tilflytting i kommunen, samt legge til rette for en trygg ferdsel for de mange som pendler og ferierer gjennom kommunen. For kommunen er det viktig at man har mulighet til å bygge bolig i trygge omgivelser, og derfor er dette satt til høy prioritet.

Kommunen skal i planperioden jobbe for at nødvendige tiltak prioriteres fra de som er ansvarlige for å gjennomføre tiltakene også.

Prioritering 1: Tiltak som skaper og legger til rette for boligbygging og tilflytting, samt binder nærområder sammen med tryggere ferdsel for bilister, syklistene og fotgjengere. Prioritering

Prioritering 2: Mindre/enklere tiltak som vil ha en tydelig tryggende effekt for myke trafikanter, tungtrafikk og bilister. Prioritering

Prioritering 3: Tiltak som er ønskelig for å knytte bygder sammen, og legge til rette for tryggere og lettere ferdsel for myke trafikanter.

Tiltaksområde – fysiske tiltak	Tiltak som Fk skal jobbe for at bli prioritert NFK	
	Pri 1 Utbedring av vei fra E10 – til brua til Fredvang	
	Pri 1 Utbedring/omlegging av Skolebakken i Sund	
	Pri 1 Hjertesone på skola	
	Pri 2 Busskur i Spengernkrysset og krysset E10 -Sundsveien	
	Pri 2 Veilys Spengern - Skjelfjordleite	
	Pri 2 Veilys fra E10 - Sund	
	Pri 3 skilting, oppmerking og grusing p-plasser og lommer i Torsfjorden	

Tiltaksområde -fysiske tiltak	Tiltak Fk skal jobbe for å bli prioritert SVV	
	Pri 1. GSV Nappskaret	
	Pri 1 Busslommer på E10 på Leite/Ramberg og ved Gjestegården	
	Pri1 Nedsatt fartsgrense igjennom Ramberg	

8. Økonomi

Trafikksikkerhetstiltakene i denne planen skal innarbeides i økonomiplanen. Samtidig skal tiltak som går over flere år, samt tiltak med oppstart i handlingsplanperioden prioriteres i budsjettet hvert år fra 2025 til og med 2029. Enhetsledere har ansvaret for å innarbeide utgiftene innenfor eget budsjettområde

9. Evaluering, rullering

Enhetslederne rapporterer årlig på tiltak innenfor eget ansvarsområde, til plankoordinatoren, som så sammenfatter dette og legger fram en samlet rapport til rådmannen. Rådmannen rapporterer årlig til kommunestyret. I utgangen av 2024 skal det foreligge vedtak av revidert/ny trafikksikkerhetsplan for neste periode.

10. Innspill.

I forbindelse med revidering av planene, ble det sendt invitasjon til lag og foreninger, om å komme med innspill.

Nappskaret

Det er ønskelig med forlengelse av gang og sykkelvei og gatelys over Nappskaret.

Vinterstid er det ofte store kjøretøyer som ikke kommer seg, sakser og skaper farlige situasjoner

Sund

Innspill i området Sund går på gatebelysning i vegkrysset ved E10 og Fv7598. Det påpekes her at det spesielt ved vinterføre og mørketid kan være et krevende kryss som kommer brått på. Det er også ønskelig med belysning fra Bulia til Skjenfjorden da det ferdes myke trafikanter langs vegen her

«Skolebakken» er bratt og uoversiktlig. Det er mye tungtrafikk på FV7598 i forbindelse med næringen i bygda, og dette medbringer et ønske om mer oversiktlig og bedre vegforhold. Tegning og forslag til løsning har kommet inn. Det foreslås å rette ut den øverste svingen slik at en får mer oversikt i bakken. Det er også et ønske at det etableres G/S-veg fra E10 inn til Sund. Strekningen mellom museet i Sund og Blomsterøya er preget av mye tungtrafikk, og

smal veg. Det er ønskelig for beboerne langs denne strekningen at vegen utbedres da det ikke er plass til myke trafikanter. Vegen går i tillegg helt inntil boligene som ligger der.

Fredvang

Det har kommet innspill fra Fredvang og Krystad bygdelag som gjelder krysset E10 og FV til Fredvang ønskes det at det skiltes og eventuelt får lysregulering fra rett etter krysset og til første brua, men største ønsket er ny vei på denne strekningen.

Kommenter: Kommunen har fått vedtak fra NFK at det skal skiltes med skiltes med fareskilt 106.1, smalere veg (innsnevring)

Ramberg

Det har kommet flere innspill, både fra lag/foreninger og privatpersoner, at nedsatt fartsgrense gjennom hele Ramberg er ett stort ønske. Det har kommet flere innspill og å få tiltak som utelukker at biler kjører på GSV, da dette foregår i stor grad av turister. På Leite (ovenfor O-en) er det ett stor problem med at turistbusser stopper i private innkjørsler. Det er ett busskur på stedet, så kloss i veien at en må stå i grøfta. Utvid eksisterende og lag ett på motsatt side av veien. Dette er stoppested for både små og store elever. I Lokalbakken er det kommet ønske om at det må ryddes skog, da det er veldig uoversiktlig når en skal ut på E10

MÅL SOM ER OPPNÅDD I PERIODEN 2021 - 2024

- Gang og sykkelvei er på plass på Ramberg
- Rassikring på Viktenveien er igang
- Rassikring på Myrlandsveien er ute på anbud
- Nubben Barnehage er godkjent som trafikksikker barnehage
- Flakstad barne- og ungdomsskole er godkjent som trafikksikker skole
- Vikten skole jobber med sin årsplan og legger opp til å være godkjent inne høstsemestret er over
- En lærer på Vikten skole og en på Flakstad barne-og ungdomsskole har, med midler fra NFK, fått gjennomført og godkjent Trafikalt grunnkurs, slik at dette nå kan tilbys som valgfag i ungdomsskolen

Refleksdagen 17. oktober 2023 ble markert i skoler og barnehage, med forskjellige aktiviteter. Det ble kjøpt reflekser gjennom Trygg Trafikk + saft og pølser.

Dette skal være en årlig aktivitet